

Beretning for Rådet for Bæredygtig Trafik 2020-21

Fremlagt til debat ved d. 20. generalforsamling, d. 26.4. 2021



Beretningsåret har været præget af stor aktivitet, rigtig meget hjemmefra, fordi hele perioden har været præget af Corona epidemien.

En række af bestyrelsesmøderne har været afviklet på Zoom; hvilket har vist sig at fungere bedre end man kunne forvente. Det er i praksis blevet fastslået, at det nu er meget nemmere reelt at være landsdækkende, når de åbne bestyrelsesmøder både kan afvikles i et fysisk mødelokale og suppleres af et digitalt mødelokale.

Der er siden sidste generalforsamling d. 27.4. 2020 holdt bestyrelsesmøder 20.6., 24.8., 5.10., 2.11., 2.12., og herefter alene digitalt 11.1., 8.2., 15.3. og endelig 14.4. Alle referater ligger på bestyrelsens google drev.

Det har været det første år med undertegnede (Poul) som ny formand. Det har set fra formandens stol gået godt, ikke mindst fordi der har været så god støtte fra Kjeld (nu næstformand) og Leif (nu sekretær) og Hanne (kasserer).

Transportpolitisk set har det været et spændende år, der har båret præg af CO2-handlingsplaner for transporten og forberedelser til infrastrukturforhandlinger, som i skrivende stund netop er skudt i gang. Desværre må vi sige, at regeringen samlet set har skuffet fælt. Der er ingen målsætning for transportens CO2-reduktioner (december 2020), hvilket regeringens Klimaråd da også kommenterer: Skal transporten i 2030 reducere med 70% i forhold til 1990? Det er der intet, der tyder på. Transporten og landbruget bliver formentlig de to sektorer, der langt fra kommer i mål. Infrastrukturudspillet i april blev ganske som frygtet uden en samlet målsætning, fyldt med snyd og bedrag om kroner-og-ører (tæller gamle aftaler om kollektiv transport med for

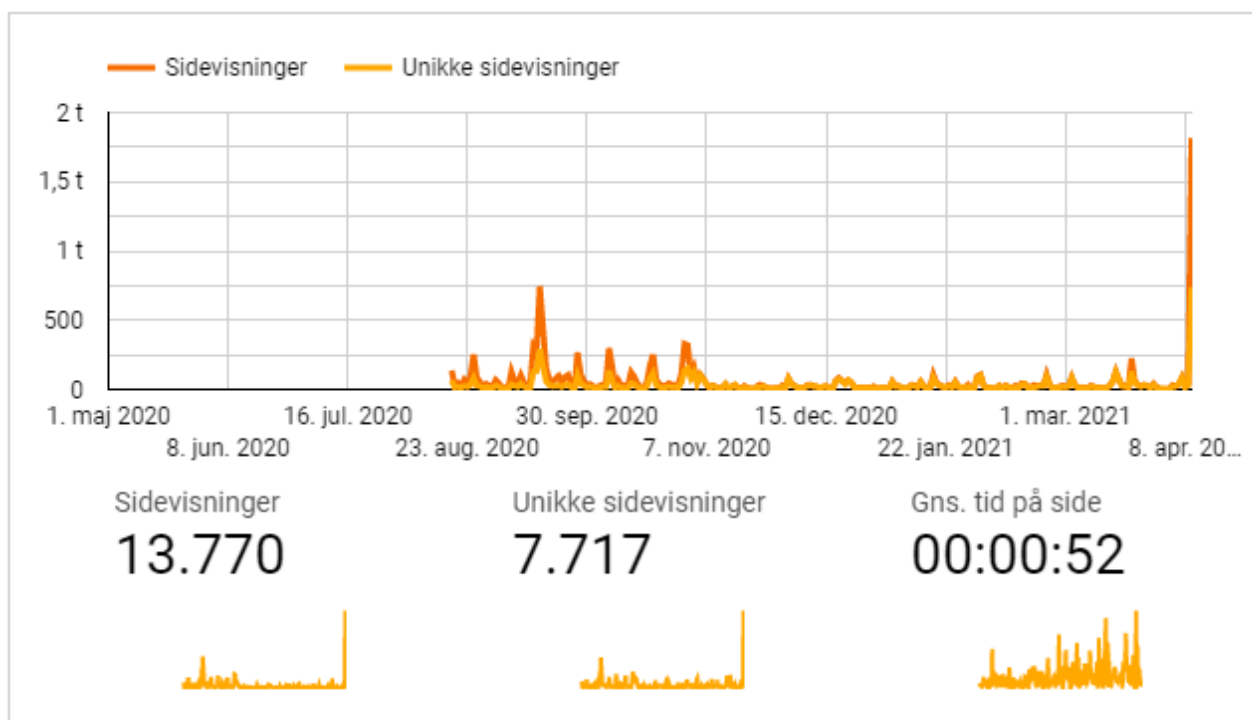
at puste beløb op) og uden at forholde sig til konstruktionsarbejdernes CO2-udledninger. Det blev til et udspil, der til forveksling ligner den blå lejrs udspil før valget. Kun er der kosmetik på områder som bilfrie søndage, stationsrenoveringer og nogle få jernbaneforbedringer. Det er nok tanken at støttepartierne skal bruge al sit krudt på at få lidt penge til cykler og kollektiv transport, mens at højrefløjen kan bruge krudt på hævejsmotorvejen. Det er i virkeligheden meget sørgeligt.

RBT-aktivitet i medierne

Leif lavede sidst i marts en søgning i Infomedia-basen og fandt i alt 79 omtaler med RBT. Det er ikke så ringe, kommenterede Leif. Det indeholder en masse debatindlæg. Dertil kommer indlæg, hvor RBT-medlemmer er på banen uden at RBT er nævnt, det gælder fx Poul for Back-on-Track i Politiken med 6-7 omtaler i beretningsåret.

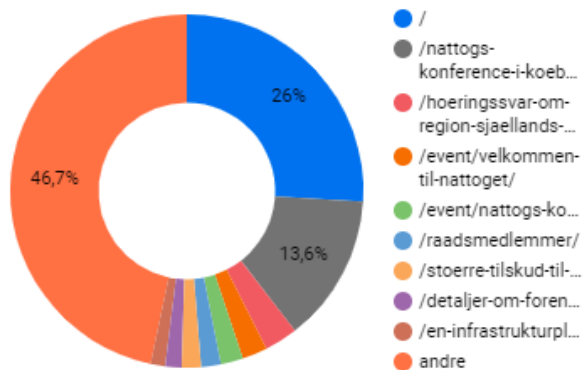
Hjemmesiden

Efter at vi satte google analytic i gang på hjemmesiden i sommerferien 2020 så kan vi følge med i hvordan siden bliver brugt. 7.717 unikke sidevisninger er ikke så ringe (det større tal sidevisninger har noget at gøre med visning af nyhedsoversigten). Det er meget almindeligt at gns. tider er omkring 1 min.



Vi har haft 4.297 brugere i perioden, hvoraf 50% bruger siden fra en mobiltelefon, 43% fra pc og de resterende 7% fra en tablet. Vi kan hente en masse ekstra oplysninger fra statistikken, hvis nogen er interesseret.

Which page is the most popular?



Side	Sidevisninger
1. /	3.574
2. /nattogs-konference-i-k...	1.867
3. /hoeringssvar-om-regio...	419
4. /event/velkommen-til-n...	317
5. /event/nattogs-konfere...	282
6. /raadsmedlemmer/	248
7. /stoerre-tilskud-til-priv...	241
8. /detaljer-om-foreningen/	206
9. /en-infrastrukturplan-de...	185
10. /kontakt/	169

1 - 10 / 1931 < >

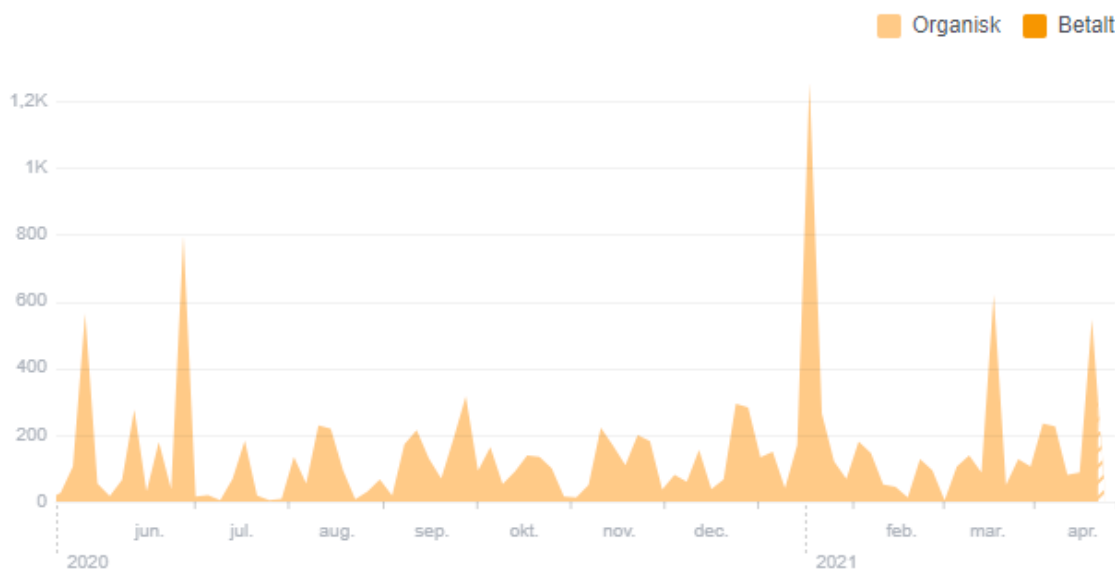
Vi har hele 1.931 sider at vise frem. Forsiden er den mest brugte, og i 2020 blev det nattogskonferencen, der trak mest, efterfulgt af vores høringssvar om Region Sjællands Udviklingsstrategi.

Der er vældig meget godt stof på hjemmesiden; men projektet med temaredaktioner har ikke fået bestyrelsens store opmærksomhed. Det er nemlig et problem, at der helst skal et kyndigt øje til for at finde det mest relevante stof i søgeresultater.

Facebook

Vi har pt. 1061 følgere, og vi har typisk daglige opslag, nogle dage endda flere opslag per dag. Bidragydere er Ivan, Poul og Niels. Opslagene når typisk 50-300 læsninger, nogle dog over 1.000.

Det bør overvejes om vi også skal være på Twitter, som mange anbefaler os.



E-mail nyhedsbrev

I beretningsåret så et moderne RBT e-mail nyhedsbrev dagens lys. Det er blevet til seks udgivelser i dette år, nøjagtig som lovet. Leif er den ildsprudlende redaktør, og de 91 abonnenter er en blanding af vores medlemmer og andre interesserede. Folk tegner selv abonnement.

Meningen er også, at vi har medlemmer, der ikke orker at modtage de mange e-mails, der kommer fra vores mail-liste, men som foretrækker færre ting fra os.

Det er klart at e-mail nyhedsbrevet skal have lov til at finde sin egen stil, også i overensstemmelse med redaktørens smag. Poul hjælper med det praktiske og med billeder.

Cyklisme

Det er en mærkesag for RBT at der er gode forhold for kombination af cykler og kollektiv transport. Det kan handle om gode p-forhold for cykler ved stationer og busstoppesteder, men også om cykelmedtagning i den offentlige transport. Der er lidt forbedringer på dette område. I region Sjælland har man indført en to-årig forsøgsordning i Lollands og Guldborgsunds kommuner for lokal-tog og busser med gratis cykelmedtagning, og i resten af regionen er denne ordning også gældende for busserne.

Der er også lavet en udkast til beslutningsforslag om gratis cykelmedtagning i tog, hvis det kan lade sig gøre. Gratis cykelmedtagning har hidtil vist sig at være en stor succes bl.a i S-tog.

RBT har i Miljøpunkt Indre By bakket op om en strategi for cykeludbringning for at reducere de mange (diesel) varevogne i bybilledet.

Cyklistforbundet gør en god indsats på området; men RBT kan sagtens have en særlig indsats, når det skønnes nødvendigt.

Motorvejsmodstanden

Ikke mindst om denne sag har der i årets løb været stor aktivitet fra RBT på diverse facebooksider såsom: RBTs egen facebookside, Bevar Østbanen, Lynetteholm Nej Tak, Amager mod overflødige havnetunneler. Bevar Margretheholm havn, Nej til Hærvejsmotorvej, Egholmmotorvej nej tak, Bevar Egholm som Ø, Nej til Ring 5, Mod forlængelse af Hillerød motorvejen, Borgerbevægelsen for en demokratisk motorvejsproces.

Der er f.eks. indsendt hørings svar mod en motorvej fra Tværvej til Frederikssund samt vedrørende Lynetteholm/havnetunnel.

Der er bragt debatindlæg på Altinget Transport bl.a. vedrørende el-biler, Eldrupudvalgets rapporter og bilbeskatning.

Et af RBT's bestyrelsesmedlemmer har udarbejdet en ny udgave af et trafikpolitisk opslagsværk. Det ligger her noah.dk/trafikbogen Der er bl.a. oplysninger om Arealforbrug for forskellige transportformer. Banetrafik. Togfonden. Befordringsfradrag. Benzinafgifter. Bil- og vejlobby. Bilafgifter. Bilbegrænsning rundt omkring i verden. Byplanlægning. Landsplanlægning. Lynetteholm og Havnetunnel. Bæredygtig trafik. Cykeltrafik. IDA. Fodgængere. CO2-udslip. Klima. Samfundsøkonomiske beregninger. Cost- benefit analyser. Trafikmodeller. El-biler. Vugge til grav analyser. Energiforbrug til transport. Fingerplanen. Flytransport. Sundhed. Transportforskning. Motorveje. Vejplaner - lobbyarbejde for dem og og modstanden mod dem. Kattegatforbindelse. Hastighed. Hovedstadsområdet. Københavns kommune. Kollektiv transport. Letbaner. Lokalbaner. Bustrafik. Metro. Pendling. Luftforurening. Miljøafgift. Mobility Management. Motion. Transportvaner. Parkeringspolitik. Politi og trafik. Trafikulykker. Trafikstøj. Tidsforbrug. Takster. Transportstatistik. "Fyrstegsprincippet". Trængsel, trængselsafgift. Vejregler.

RBT var i beretningsåret fortsat engageret i et "aktionsforsknings" projekt med koordination og inspiration til modstandsgrupperne mod Kattegatforbindelsen, både på Røsnæs, Samsø og på jyllandssiden.

Lokalbanerne, de tidligere privatbaner

I det sidste års tid har der igen været røre om fremtiden for de tidligere privatbaner, der i dag drives af regionerne. Dette med udgangspunkt i en analyse af at ombygge Østbanen på Stevns til busbane, der efterfølgende medførte en høring i Folketingets Transportudvalg.

Østbanen

Østbanen var i 2020 udsat for et frontalangreb fra Transportministeriet, der sammen med Region Sjælland havde fået lavet en analyse af mulighederne for at erstatte banen med en busvej i stedet for at renovere banens skinner. Et resultat af mange års efterslæb i vedligeholdelsen af landets tidligere privatbaner, som regionerne i dag har ansvaret for.

Den 11. juni 2020 udsendte vi en kommentar på afrapporteringen med titlen: [Skinnerne vandt over asfalten – naturligvis.](#)

Med afrapporteringen af (u)mulighederne for at erstatte togene på Østbanen med en busløsning blev det nemlig endeligt afklaret, at busser på Østbanen er en løsning helt uden fremtid. Rapporten viste med al tydelighed, at en busløsning på ingen måde kan levere det samme som en jernbane kan. Selv

med rapportens (påtvungne?) forblommede ord om busløsningens påståede kvaliteter, kan ingen længere være i tvivl om at skinneløsninger på alle måder er bedre end løsninger på asfalt.

Desværre skete der herefter ingenting.

Den 7. oktober 2020 skrev vi derfor til Transportministeren og Folketingets Transportudvalg et brev med titlen: [Større tilskud til Privatbanerne, her og nu til Østbanen](#).

I brevet bemærkede vi at det i mange år har været klart, at der er et efterslæb i finansieringen af de tidligere privatbaners infrastruktur. Dette er således beskrevet i rapporten fra Danske Regioner "[Lokalbanernes betydning i landområder og resultater](#)" af 29. april 2016. Også "[Analyse af privatbanernes infrastruktur](#)" af 14. november 2017 udarbejdet af Rambøll for Transportministeriet, viser et behov for yderligere investeringer i banerne.

Rådet for Bæredygtig Trafik opfordrede til, at der i den kommende Finanslov indarbejdes dels et generelt løft af statens tilskud til regionerne til brug ved de kommende års renoveringer af banerne, dels et tilskud øremærket Østbanens sporrenovering.

Desværre heller ikke noget resultat. Men den 21-22. april blev der dog tændt et lys i mørket. Jacob Jensen (V) og den ihærdige Anne Valentina Berthelsen, SF's transportordfører, gik sammen om et redningsinitiativ og pressede Benny Engelbrecht. Sidste nyt om Østbanen:

<https://www.tv2east.dk/stevns/sf-og-venstre-efter-debat-om-oestbanen-det-var-et-stort-skridt-i-den-richtige-retning>

Høring om lokalbanerne

De manglende midler til renovering af Østbanen og generelt af lokalbanerne gav anledning til en høring i Folketingets Transportudvalg den 24. februar 2021.

I den anledning skrev Rådet et notat, [Lokalbanernes funktion, fremtid og organisatoriske placering i det nationale jernbanelandskab](#), om vores syn på lokalbanerne til Transportudvalget og deltagerne i høringen.

Der ser ikke umiddelbart ud til at ske ændringer i tilskuddene til regionerne til brug for den kollektive trafik. Dette til trods for, at der nu i flere år har stået i aftalerne mellem staten og regionerne om deres økonomi, at staten er opmærksom på problemet.

Infrastrukturplan

Den 21. december 2020 fremsendte Rådet for Bæredygtig Trafik en rapport med titlen: [En infrastrukturplan der understøtter omstilling til grøn mobilitet](#)

vores ønsker til indhold i den Infrastrukturplan frem til 2030, som skal indgås i starten af 2021 til Folketingets Transportudvalg og Transportministeren.

Efterfølgende havde vi et par indlæg [i Ingeniøren MOBILITYTECH](#) og [i ALTINGET](#).

Uddrag af forslagetets indholdet

Vi ønsker at der ses på mobiliteten som et hele, så enkeltprojekter ikke vurderes alene. Vi skal radikalt have ændret sammensætningen af transporten væk fra bilerne som den dominerende transportform og hen imod aktiv transport og kollektiv transport.

Vi ser således ikke et én-til-én skift fra fossilbiler til elbiler som en holdbar løsning. Og slet ikke hvis det alene betyder at biltrafikken stiger og elbilerne kun bliver en udvidelse af den samlede bilpark. Det vil hverken reducere klimabelastningen trængslen eller ulykker samt støj og dækforurening.

Cyklismen i Danmark

Danmark skal udbygges sin position som et førende cykelland. Vi er efterhånden langt bagud i forhold til vores nabolande og ikke mindst i forhold til Holland, der på alle måder kan bruges som et forbillede for den videre udbygning og udvikling af cykelinfrastrukturen.

Jernbanen i Danmark

Det danske jernbanenet er trods mange indsatser i de senere år stadig langt bagud for jernbanerne i vores nabolande og resten af Europa. Ikke mindst på områder som hastighed og kapacitet er der store mangler. Men også antallet af tog på mange strækninger er lav, hvorved jernbanens fordele i form af hastighed og kapacitet reelt ikke er til rådighed, så bilisterne stadig bliver i bilerne.

Den kollektive trafik i byerne

Selvom en stor del af trafikken i byerne kan ske med cykel, er der brug for et veludbygget net af kollektiv trafik. I de større byer med stor transportefterspørgsel vil det være hensigtsmæssigt at udbygge busnettet med et net af letbaner, der kan tiltrække folk der i dag bruger bil.

Bilerne til sidst

Vejudbygninger bør kun finde sted efter et forsigtighedsprincip. En vej skal ikke udbygges, hvis det medfører forøget CO₂-udledning. Så det generelle billede er, at der ikke bygges veje, bortset fra steder, hvor der er helt særlige hensyn at tage fx i forhold til sikkerhed.

Regeringens sorte udspil

Selv om der oprindeligt var regnet med, at regeringen ville komme med et udspil til en infrastrukturplan allerede i efteråret 2020, blev det på grund af coronakrisen først udsendt til årsskiftet og senere igen til foråret. Efter i nogle måneder at have talt om at der skulle komme en Grøn mobilitetsplan, der ikke kun skulle handle om investeringer, men også om adfærd og klima, endte det med, at der den 8. april udkom en ren infrastrukturplan, Danmark fremad – Infrastrukturplan 2035. Indeholdende en masse sorte vejprojekter, stort set alt hvad den forrige regering havde spillet ud med. Og kun få og små projekter for den kollektive trafik og et noget mindre beløb til cykling end forventet. Og helt uden at tage hensyn til klimaet og de nødvendige reduktioner af CO₂ udslippet. Ikke underligt at den tidligere transportminister Ole Birk Olesen udtrykte at han kunne råbe hurra for planen.

Rådet har nu taget initiativ til at kommentere og imødegå de mange problematiske forslag i regeringens plan.

Arbejdet med internationale tog

RBT og den danske Back-on-Track afdeling (enkeltpersoner) har været superaktive med lobbyarbejde for nattog i beretningsåret. Løbende har vi presset på for at få politikerne til at udvise større engagement. I maj måned fik vi via aktindsigt lidt indblik i DSB's redegørelse til ministeren om nattog og sidst i maj gik ministeren ud med store fanfarer og høstede billige point ved sin tilslutning til det svenske initiativ om nattog til Bruxelles.

Vi troede måske at DSB's aftale med ÖBB også rummede mere end samarbejde om at "gafle" en kontrakt om toget til Bruxelles (fra august 2022); men det ser desværre ikke sådan ud. Så hverken DSB eller ministeren har tilsyneladende mere i skuffen.

Politisk gevinst fik vi til gengæld ved at gå med i et "privat" dansk initiativ om en nattogskonference, der blev Corona-udsendt, og til sidst også blev smidt ud af Christiansborg. Men det blev alligevel en imponerende god konference, hvor vi var medarrangør og Poul var ordstyrer i Altingets gård d. 10.9. For os ukendte Preben Bonnén havde i samarbejde med Poul kæmpet med at sammensætte programmet og stod også med al det økonomiske bøv. l.

På europæisk plan bød beretningsåret på en vældig ny optimisme. Nu taler alle i Europa om nattogenes genkomst. På det praktiske plan er ÖBB aktiv med politisk opbakning også i Schweiz, Tyskland og Frankrig, hvilket viste sig, da fire ministre stillede sig frem d. 8.12. og annoncerede konkrete ny NightJet linier. Det var hér vi i den grad savnede Benny Engelbrecht i selskabet, han sad og spiste frokost, fordi Danmark ikke havde engageret sig i dette samarbejde.

EU rører på sig. Parlamentet har bedt Kommissionen (DG-MOVE) om at udarbejde en ny nattogsrapport, der tydeligvis er tænkt som en 'murbrækker' for reelle forbedringer. Back-on-Track.eu er meget aktiv i denne sammenhæng og er yderst respekteret af politikere og embedsmænd. Det er godt gået! Samtidig er EU ved at finde ud af hvordan transporten kan blive grøn, så EU's ambitioner om 55% CO2-reduktioner til 2030 også kan komme til at omfatte transporten.

Havde det ikke været for Corona, så havde Danmark allerede fået det første nattog sidst i januar (skisportstog til Østrig). Så ventede vi på premieren på nattog til Berlin via Høje Taastrup med Snälltåget, og i skrivende stund er datoen for første nattog fra Danmark sydpå søndag d. 27.6. Der er ingen tvivl om, at vi kan høste store point for RBT's arrangement med fejring af det første nattog ude i Høje Taastrup den aften.

Lynetteholm og Østlig Ringvej

RBT har i det forløbne år leveret adskillige bidrag – i form af artikler, facebook siden, dialogmøder og høringssvar - til debatten om planerne for etablering af tvillingeprojekterne Lynetteholm og en Østlig Ringvej. Statens og By & Havns taktik er at få adskilt VVM-høringen om de forskellige dele af det samlede projekt i adskilte etaper, den såkaldte salamimetode, som ifølge EU-lovgivning ikke er tilladt. På indeværende tidspunkt ser taktikken – via en voldsom propagandaaktivitet fra By & Havns side og Transportministeriets kraftige opbakning – ud til at lykkes. Trafikstyrelsen har ladet afholde en VVM-høring om jorddeponi i Øresund til forberedelse af Lynetteholmprojektet, med udgangspunkt i en VVM-rapport Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm, udarbejdet af By & Havn, som resulterede i næsten 800 høringssvar, hvoraf mange med en yderst kritisk indstilling. Trafikstyrelsens forsøg på at mørklægge indholdet i høringssvarene mislykkedes. Efter en voldsom kritik måtte Trafikstyrelsen bide i det sure æble og offentlige de mange høringssvar på sin hjemmeside. Resultatet af høringen er foreløbig en iværksættelse af en ny høringsrunde med afgrænsede temaer. Inden høringssvarene var blevet offentliggjort igangsatte Transportministeriet en høring om en anlægslægslov i form af Forslag til lov om anlæg af Lynetteholm. Salamitaktikken er sat i værk. RBT har bidraget med høringssvar til begge VVM-rapporter. Blandt partierne i Københavns kommune er det – desværre – nu kun partierne Enhedslisten og Alternativet som yder modstand mod etablering af Lynetteholm.

RBT har på sin hjemmeside under rubrikken Det mener RBT oprettet et fagtema om Lynetteholm, hvor der henvises til samtlige bidrag fra RBT via links:

<https://baeredygtigtrafik.dk/det-mener-rbt/>

På temasiden opridses RBTs syn på tvillingeprojekterne således:

Det mener RBT om tvillingeprojekterne Lynetteholm og Østlig Ringvej **RBT har lagt et stort arbejde i at belyse – og bekæmpe – de to megaprojekter Lynetteholm og Østlig Ringvej, en havnetunnel, bl.a. i et samarbejde med andre organisationer.**

Vi er selvklaart stærkt imod disse projekter. De vil generere mere biltrafik og øget CO₂-udslip, en udvikling som vil fjerne sig fra de klare målsætninger i Københavns Kommunes klimaplan om CO₂-neutralitet i 2025. Dertil kommer, at megaprojekterne vil modarbejde målsætningen i Kommuneplan 2019 om en trafikfordeling, ifølge hvilken biltrafikken højest må udgøre 25 % af de fire transportformer: bil, kollektiv trafik, cyklisme og gang. Derudover vil gennemførelsen af de to projekter forstærke den økonomiske ubalance i Hovedstadsområdet, hvor Københavns kommunes udvikling sker på bekostning af omegnskommunerne.

Det har de socialdemokratiske borgmestre i omegnskommunerne fanget, og derfor gav de udtryk for deres protest i en fælles kronik "Syv vrede omegnsborgmestre" i Politiken den 24. september. De efterlyser statslige investeringer i kollektiv trafik for at imødegå den skæve udvikling, der lægges op til.

Rådet for bæredygtig trafik ligger helt på linje med omegnsborgmestrenes kritiske holdning, og vi har – parallelt med forslag fra Region Hovedstaden – slået til lyd for en udbygning af et radiale letbanesystem fra de planlagte stationer på den kommende letbane i Ring 3 ind mod de centrale bydele som et alternativ til en fortsat voksende biltrafik mod Københavns centrale dele.

Hvad der ærgrer os, er den mangelfulde og vildledende informationsformidling til omverdenen, som er foregået i forbindelse med præsentationen af fire kommissorierapporter om tvillingeprojekterne og trafiksanering i Indre By. Samme vildledende og mangelfulde information prægede den fremlæggelse af projekterne på møde med tre lokaludvalg på Rådhuset den 5. oktober, som Økonomiforvaltningen, Vejdirektoratet og Metroselskabet stod for.

RBT har hhv. d. 22.1. og 14.2. indgivet hørings svar om VVM og anlægslov for etableringen af Lynetteholmen. [Se hér.](#)

Rådet for bæredygtig trafik har haft kontakt med udvalgte medlemmer af Teknik- og Miljøudvalget (TMU) i Københavns Kommune for at drøfte tvillingeprojekterne.

RBT har i samarbejde med NOAH-trafik tidligere præsenteret hørings svar om Nordhavnstunnelen, en forløber for Østlig ringvej.

Opsummering: Alt i alt er de planlagte tvillingeprojekter udtryk for hovsplanlægning. Og der savnes et planmæssigt helhedssyn, der også omfatter Sjælland uden for Hovedstaden. Demokratiske beslutningsprocesser er totalt fraværende, og projekterne tænkes gennemført efter salamimetoden: Først jorddeponi, dernæst kystsikring, så Østlig Ringvej og endelig byudvikling. Men den østlige ringvejs økonomi henligger i mørke. Ikke alle udgifter er indregnet,

og offentligheden får intet at vide om den påtænkte finansiering. Konsekvensen af Østlig Ringvej bliver en omfordeling af en større trafikmængde i København såvel som Frederiksberg og tilstødende kommuner, og klimaaftrykket vil stige. Men hvorfor udsætte borgerne for langtidsvirkningerne af et så ringe gennemtænkt og demokratisk anløbet projekt?

Udarbejdelse af høringsvar til Forslag til kommuneplan 2021 for Frederiksberg kommune

Et høringsvar til Forslag til kommuneplan 2021 for Frederiksberg kommune blev udarbejdet af Kjeld A. Larsen og Ivan Lund Pedersen og indsendt til kommunen lige efter påsken april 2021. Høringsvaret, som forholder sig til forslagetets mobilitetstemaer cykling, kollektiv trafik, vejstruktur og parkering, ses på nedenstående link:

<https://baeredygtigtrafik.dk/trafik-klima-luftforurening-og-stoej-paa-frederiksberg/>

Deltagelse i bestyrelsesarbejdet i Indre By Lokaludvalg og Miljøpunkt Indre By & Christianshavn

Kjeld A. Larsen blev på opstillingsmødet til en ny 4-årig valgperiode den 22. februar 2018 genindvalgt til Indre By Lokaludvalg. Poul Kattler og Hanne Dalhoff Knudsen er valgt som henholdsvis 1. og 2. suppleant for RBT i lokaludvalget. Hanne har i stort omfang valgt at deltage i lokaludvalgets aktiviteter. Bent Lohmann er fortsat formand for lokaludvalget. Kjeld blev indvalgt som bestyrelsesmedlem i Miljøpunkt Indre By & Christianshavn i februar 2017 og genindvalgt i marts 2019 for en ny toårsperiode.

Lokaludvalget har traditionelt afholdt møder en gang om måneden på skiftende adresser i Indre By, men har under corona-krisen måtte afholde møderne virtuelt. Lokaludvalget har et sekretariat omfattende tre personer med Christian Christensen som kyndig og erfaren sekretariatsleder, for både Indre By og Christianshavns Lokaludvalg, og en flot og velfungerende hjemmeside, hvor borgerne elektronisk kan komme med gode ideer til byens udvikling. I løbet af 2015 etablerede lokaludvalget et elektronisk borgerpanel, som blev fornyet i 2018. De to lokaludvalg har nu fået adresse på Københavns Rådhus. Miljøpunkt Indre By & Christianshavn, som er underlagt de to lokaludvalg, har skiftet adresse fra Regnbuepladsen til Brolæggerstræde 14 A.

Et ganske stort antal startredegyrelser (går forud for udarbejdelse af lokalplanforslag) og lokalplanforslag forelægges Lokaludvalget, som har brugt megen energi på at arrangere borgerhøringer og udarbejde høringsvar. Lokaludvalget har opnået stor respekt for sine borgerdialogprocesser, hvor forvaltningsfolk ofte inddrages som medaktører.

Kjeld fungerer sammen med Ingolf Ibus som tovholder for lokaludvalgetes største arbejdsgruppe, Byudviklingsgruppen, som holder møde en gang om måneden og i den forbindelse tilrettelægger en hel del dagsordenspunkter med trafikindhold og indstiller løsningsforslag over for lokaludvalget.

Lokaludvalgets aktiviteter kan findes på følgende link:

<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjh2fiQyuTvAhXRGuwKHWz8AIUQFjAAegQIAhAD&url=https%3A%2F%2Findrebylokaludvalg.kk.dk%2F&usg=AOvVaw12LwRPPfw6ap9CMSR55SM->

Hovedaktiviteter med trafikindhold i 2020 og 2021

Set i RBT-perspektiv har følgende større temaer, lokalplaner og aktiviteter med trafikindhold været på dagsordenen: nattelivet, Lynetteholmen, regulering af Airbnb-udlejning, turisme, skybrudsprojektet Sankt Jørgens Sø, Vesterport banegårdsgrav, luftforurening fra krydstogtskibe og turistbusser, planlagt etablering af p-anlæg under Dantes Plads tillige med et halvårsmøde om lokalplaner.

Lokaludvalget har på sine møder haft dialog med en række repræsentanter for politiske partier, hvor trafikspørgsmål har haft en fremtrædende placering. Lokaludvalget har således haft møder med Enhedslistens teknik- og miljøborgmester Ninna Hedeager Olsen, Alternativets Kultur- og fritidsborgmester Franciska Rosenkilde, Dansk Folkepartis Finn Rudaizky, De Konservatives Jakob Næsager og Socialdemokratiets Henrik Appel Esbensen.

Coronakrisen har i den grad sat sit præg på aktivitetsniveauet i perioden 2020-2021. Flere planlagte arrangementer har lokaludvalget måtte aflyse, eksempelvis et dialogmøde om luftforurening for trafikken, som skulle have fundet sted 18. marts 2020, og et digitalt borgerdialogmøde om Lynetteholm, som skulle have fundet sted som et fælles arrangement mellem de to lokaludvalg Christianshavn og Indre By den 25. januar 2021.

I samarbejde med Miljøpunktet planlægges et større trafiktemaarangement forud for kommunevalget med oplæg fra trafikforskere, organisationsfolk, virksomheder, beboergrupper og politikere, hvor udgangspunktet er: hvordan nås de af kommunen vedtagne målsætninger på klima- og trafikområdet?

Kjeld har løbende kontakt med en stærk og stædig borgergruppe mod etablering af det underjordiske p-anlæg på Dantes Plads med Jette Ingerslev som hoveddrivkraft.

Miljøpunkt Indre By & Christianshavns aktiviteter kan følges på miljøpunktets hjemmeside via følgende link:

<https://a21.dk/>

Miljøpunktet ledes dygtigt og effektivt af Marianne Spang Bech. Formand for bestyrelsen er Marietta Bonnet, som er udpeget af lokaludvalget. Miljøpunktet har fra 1. april 2021 ansat Cæcilie Olsson som ny natur- og miljøfaglig projektleder.

Miljøpunktets fire hovedindsatsområder kan opsummeres under følgende overskrifter: ren luft, mindre støj, grøn by og mere genbrug. De udførte og igangværende projekter kan ses på hjemmesiden.

I flere år har Miljøpunktet samarbejdet med en række studerende fra Worcester Polytechnical Institute i USA, hvor de studerende har haft mulighed for at lave et projekt omhandlende ét af Miljøpunktets indsatsområder, bl.a. luftforurening, støj og affaldshåndtering. I foråret 2021 samarbejder Miljøpunktet med en gruppe studerende fra Ålborg Universitet om et projekt med ladcykler til erhverv.

Miljøpunktet foretager egne luftmålinger af forureningsniveauet, bl.a. med deltagelse af RBTs Hanne Dalhoff Knudsen.

Fjernbusserne

Den er fortsat helt galt med fjernbusudviklingen. Ole Birk Olesen og VLAKE-regeringen så med stor velvilje på fjernbusoperatørernes ekspansion i Danmark - i liberaliseringen og den "frie konkurrences" navn. Og også i 2021 ser vi det samme mønster, hvor fjernbusserne plukker rosinerne eller godbidderne ud af helheden og stjæler markedsandele fra DSB. Og på ulige konkurrencevilkår. Fjernbusselskaberne undergraver den kollektive trafik. Og skadevirkningerne forplanter sig også til X-busser og de større regionale ruter ikke mindst i Jylland. Rådet har udarbejdet et notat om fjernbusserne til Folketingets transportudvalg. Det er ikke helt nyt, det er fra slutningen af 2016, men de centrale budskaber i det er uberørt af tidens tand. Vi følger i RBT fjernbusudviklingen, og vi har i april 2021 henvendt os til Transportministeriet for at få oplyst, hvilke infrastrukturudgifter operatører på fjernbusruterne som Kombardo Expressen, Flixbus og Lynbussen betaler ved passage af Store Bælt og størrelsesordenen af disse. De skal naturligvis ikke favoriseres på DSB's bekostning. Det er helt uacceptabelt. I det hele taget er det jo ensbetydende med ringere udnyttelse af samfundets ressourcer, skatteydermidlerne, når man tillader denne togundergravende parallelkørsel på gummihjul. Men de borgerlige politikere er jo rigtig glade for, at DSB kan få kam til deres hår.

Arriva – en fremmed fugl i det danske skinnelandskab?

Vi holder i RBT stædigt øje med Arrivas togbetjening i det jyske og på Svendborgbanen. Vores optagethed af Arriva er ikke af ny dato, og i 2017 igangsatte vi et "fremstød" over for Transportministeriet, idet vi gjorde opmærksom på Togselskabets mange aflysninger, og den radikale

transportordfører Andreas Steenberg stillede en række spørgsmål til den daværende transportminister (Ole Birk Olesen). Mange kritisable forhold blev draget frem i lyset dengang, men der skete ikke rigtig noget. Arriva går fortsat under radaren med massevis af aflysninger af afgang bl.a. på grund af bl.a. "personaleforhold" og "materielforhold". Men vi er fortsat optaget af Arrivas drift. Og et rådsmedlem har i beretningsåret været i gang med en optællingsbaseret studie, hvor vi samler oplysninger om aflysninger og forsinkelser og de meddelte årsager. Vi prøver at dykke helt ned i substansen for at kunne vise, vise, hvor det går galt, og hvad årsagerne er. I RBT er vi noget skeptiske over for fx de flotte operatørpunktlighedsprocenter, som Arriva soler sig i og duperer med over for politikere og medier. Procenterne slører jo de mange indgribende aflysninger i dagligdagens togtrafik. Vi har søgt om aktindsigt hos Transportministeriet og Banedanmark og fået tilsendt en del materiale om aflysningsstatistik og kontrakten med Arriva.

Faktisk burde man sammenligne Arrivas præstationer og punktighed med fx Lokaltog på Sjælland, Nordjyske Jernbaner og Midtjyske Jernbaner/Lemvigbanen. Der er nok ingen tvivl om, at disse regionselskaber inden for togdriften vil være i stand til at opvise en regularitet og gennemførelsesprocent for togture, der overstiger Arrivas i det jyske og på Fyn.

Vi finder desuden, at boden pr. aflyst afgang burde sættes højere end de nuværende 1.200 kr.

Modstanden mod flyvning og lufthavnsudvidelser

Man kan overfladisk sige at Corona med ét slag opfyldte formålene for foreningen "Bevar Jordforbindelsen", hvor RBT er meget aktiv. De meget færre flyvninger og det helt irrelevante i at udbygge lufthavne var jo vældig opmuntrende. Om end det ikke lige var på den måde, vi havde set det komme.

Danmark er stadig et skattely for flyvning, men desværre er den politiske opmærksomhed om emnet også forduftet, da Corona meldte sin ankomst.

Det var hen over sommeren svært at få sagt så meget, uden at det kunne blive tolket som om, man sparkede på nogle (fyringstruede ansatte), der lå på jorden. Men hjælpepakker til indenrigsluftfarten (for at flyve med tomme fly) og en massiv og betingelsesløs støtte til SAS gav muligheder for at råbe op.

Det var positivt at EU i starten af december officielt fik anerkendt at flyvning påvirker den globale opvarmning med meget mere end den direkte CO₂-udledning. Den udmelding bliver dog næppe udmøntet vældig meget, for der er en massiv interesse for at "glemme" den videnskabelige viden.

RBT og Bevar Jordforbindelsen forholdt sig i starten af januar til en revision af det besynderlige Europæiske Emissions Handelssystem, der på ingen måde har sikret beskatning af udledninger. I starten af februar oversatte BJ et interessant debatoplæg fra den globale "Stay Grounded" organisation om at

håndtere flyv-industrien ligesom den fossile industri i øvrigt; nemlig ved at påbegynde en reduktion, der også tager hensyn til de jobs, der skal omlægges. Bevar Jordforbindelsen kæmper med at holde fast på en skare af aktive, og for at få flyvningens enorme klimaproblemer fastholdt på den politiske dagsorden. Det lykkedes at afholde en godt besøgt on-line demonstration d. 25.2. der endte med at deltagerne sendte Dan Jørgensen en mail.

Netværksarbejde

Det står tydeligere og tydeligere at "fælles er vi stærke". Også når det gælder det politiske lobby-arbejde, som RBT indgår i.

I en årrække har vi med fordel arbejdet i Netværket for Bæredygtig Transport, der nu har fået egen mini-hjemmeside:

<https://netvaerkforbaeredygtigtransport.wordpress.com/>

Rigtig mange fælles initiativer i netværket er det blevet til, også i det forgangne år. Fx et forslag om motorvejsmutorie (omtalt ovenfor).

I beretningsåret har RBT også valgt at indtræde som A-medlem i Borgerbevægelsen for en demokratisk motorvejsproces

<https://borgerbevaegelsen.dk/> hvor vi har fået to bestyrelsespladser.

Endelig har RBT besluttet at bede om optagelse i 92-gruppen

<https://www.92grp.dk/> som er et netværk for de store ngo'er i miljø og udviklingsbranchen. Vi har fremlagt hvem vi er til et af deres bestyrelsesmøder og nu mangler kun en formel optagelse.

Vi gør os ikke den forestilling, at vi med ét slag kan få vores dagsorden til at fylde det hele. Men at transport og bæredygtighed kan få en stærkere plads i ngo-miljøet. Det kræver selvfølgelig at vi optræder med dialog for øje. Vi må acceptere kompromisser, men får mulighed for at mobilisere bredere.